

## As Causas do Atraso da Concessão - Esclarecimentos

O atraso na realização das concorrências para a concessão dos serviços de transporte coletivo público da Capital decorre da demora da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes de enviar os Editais formalizados corretamente a este Tribunal de Contas, conforme se verifica dos fatos abaixo mencionados.

1 – Em 14/10/2015 foram abertas as Concorrências nºs 01, 02, 03/2015, cujos editais apresentavam 49 irregularidades que deveriam ser corrigidas, conforme apontado pela Auditoria deste TCM.

2 – Em 11/11/2015, proferido despacho determinando a suspensão dos certames.

3 – No período de 11/11/2015 a 16/05/2016 a SMT apresentou 12 ofícios<sup>1</sup> expondo, paulatinamente, as soluções propostas para sanear as irregularidades.

4 – Daí a demora da análise do processo de revisão dos editais, concluída em 13/07/2016, quando o TCM liberou as licitações desde que 14 itens fossem corrigidos pela SMT.

5 – Era só corrigir os Editais. Estavam liberadas as Licitações. Contudo, a Secretaria não concluiu/retomou a concessão, que ficou para o novo Governo Municipal.

6 – Aquela concessão (editais lançados em 2015) tinha o valor de R\$ 166,1 bilhões e seria pelo prazo de 20 anos, prorrogáveis por mais 20 anos.

7 – O Governo, no entanto, resolveu fazer modificações na proposta anterior e tomou as seguintes providências:

- Em **21 de fevereiro de 2017** anunciou que o novo edital de concessão seria lançado **em maio de 2017**.

- **Em 26 de março de 2017**, a Secretaria de Mobilidade e Transportes informou que a licitação não exigiria dos empresários a utilização de ônibus menos poluentes, mas que, de outra parte, a Prefeitura iria estipular metas de redução de emissões.

- No dia **1º de junho de 2017**, a Secretaria Municipal de Transportes realizou **Audiência Pública sobre o novo enfoque da concessão de ônibus**.

- **No dia 2 de junho de 2017**, a Prefeitura anunciou que pretendia reduzir o tempo de contrato com as empresas de ônibus para 10 anos, por meio da licitação. Para isso, deveria haver uma alteração na lei municipal que impunha o período de 20 anos.

- **No dia 8 de junho de 2017**, foram publicadas no Diário Oficial as datas de audiências públicas regionalizadas.

- **No dia 9 de junho de 2017**, a Secretaria de Transportes e Mobilidade contratou a Fipe por R\$ 5,9 milhões para fazer consultoria para **a elaboração e revisão do edital de licitação**.

- **Nos dias 26, 27 e 28 de junho de 2017**, foram realizadas Audiências Públicas nas 32 Prefeituras Regionais.

- **Em 26 de novembro de 2017**, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes de São Paulo informou que o edital de licitação seria publicado nos primeiros dias do mês de dezembro.

- **Em 5 de dezembro de 2017**, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes noticiou que até o dia 20 de dezembro daquele ano lançaria a consulta pública para finalizar o edital de licitação.

- **Em 12 de dezembro de 2017**, a Prefeitura informou que os contratos com as empresas de ônibus na licitação seriam reduzidos de 20 anos para 15 anos.

- No dia **13 de dezembro de 2017**, a Prefeitura enviou à Câmara Municipal o Projeto de Lei 01-00853/2017 para alterar a legislação sobre o sistema de transportes, quanto ao modelo de 2001, adotado nos contratos de concessão em 2003.

- No dia **21 de dezembro de 2017**, foi publicado o Comunicado de Consulta Pública, com prazo para envio de manifestações até o **dia 3 de fevereiro de 2018**, posteriormente prorrogado até o **dia 5 de março de 2018**.

- **Em 6 de abril de 2018**, foi publicado no Diário Oficial da Cidade que no dia 16 do mesmo mês seria disponibilizado o edital definitivo já com alterações, tendo como base, inclusive, as sugestões da Consulta Pública.
- **Em 11 de abril de 2018**, a Secretaria de Mobilidade e Transportes publicou aviso indicando que os editais seriam disponibilizados a partir de 14 de abril.
- **No dia 14 de abril de 2018**, diferentemente do que havia sido publicado no Diário Oficial, os editais não foram disponibilizados. A data para a publicação física em 16 de abril também virou dúvida.
- **Em 19 de abril de 2018**, publicado no Diário Oficial o Decreto Municipal nº 58.200, com nova regulamentação da Lei Municipal nº 13.241/2001.
- **Em 24 de abril de 2018** (após 1 ano e 4 meses da posse do novo Governo), **finalmente os editais das Concorrências nºs 1, 2 e 3 de 2015 foram publicados no Diário Oficial**. Foram verificados ajustes no valor do contrato de 20 anos, que nas minutas estava em R\$ 66 bilhões e, nos editais, subiu para R\$ 68,1 bilhões;

8 – Esta nova decisão da Administração Municipal de reformular totalmente os editais demorou 15 meses, ou 1 ano e 3 meses (de 01/01/17 a 24/04/2018).

9 - A conclusão ocorreu exatamente em 24/04/2018, quando foram divulgados os novos editais; e em 11/05/2018 chegaram ao TCM as informações/documentos requisitados à SMT, portanto a UM MÊS DA DATA DE ABERTURA DAS SESSÕES, tendo a Auditoria prazo exíguo para analisar mais de 3.000 páginas/documentos.

10 - A Auditoria, trabalhando de forma intensiva, conseguiu concluir o seu trabalho apenas em 06/06/2018, e todo o trabalho de análise, realizado em 2015, teve que ser refeito, pois em 24/04/2018 foram publicados os novos editais.

11 - Acontece que as sessões de abertura dos envelopes seriam, respectivamente em 11, 12 e 13 de junho de 2018, portanto era necessário uma decisão do TCM até sexta-feira para que ocorresse o andamento da abertura da concessão (segunda-feira – 11 de junho).

12 - Logo, a decisão foi tomada na sexta-feira, dia 08/06/2018, e sua publicação ocorreu no dia subsequente, no Diário Oficial de 09/06/2018.

13 - A matéria foi submetida ao Pleno em **13/06/2018**, que ratificou a decisão de suspensão das **Concorrências nºs 001/2015** (Grupo Estrutural), **002/2015** (Grupo Local de Articulação Regional) e **003/2015** (Grupo Local de Distribuição), promovidas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT, concedendo-se o prazo de 15 (quinze) dias, impreterivelmente, para o encaminhamento das respostas da Secretaria a este Tribunal, de tal maneira que a Auditoria analise as propostas, **com a celeridade máxima**, para possibilitar a liberação das licitações da concessão conforme a lei e com transparência da concessão, minimizando, portanto, as emergências atuais.

**Portanto, transcorridos quase 2 ANOS da autorização da retomada das licitações das concessões dos ônibus por esta Corte (em julho de 2016), a nova Administração enviou ao Tribunal de Contas versão de edital com modificações que alteraram radicalmente a proposta original, MANTENDO 7 DAS 14 IRREGULARIDADES apontadas na versão do edital anterior – e, ainda, detectados pela Auditoria, nessas novas versões, 90**

**(noventa) apontamentos NOVOS, sendo 51 irregularidades e 21 IMPROPRIEDADES e 19 recomendações.**

Em síntese, o Executivo (SMT) levou 15 meses para concluir os novos Editais, enquanto a Auditoria do TCM, no período de 11/05/2018 a 06/06/2018, procedeu à análise de mais de 3.000 páginas em tempo recorde – 16 DIAS ÚTEIS (e nesse período ainda ocorreu a greve dos caminhoneiros – de 21/05 a 30/05/2018).

Logo, o TCM cumpriu com suas atribuições constitucionais de exercer o controle externo em um prazo extremamente curto diante da complexidade da matéria e, por isso, a responsabilidade pelos atrasos é dos procedimentos da SMT para concluir a concessão.

Portanto, o TCM está isento de qualquer responsabilidade em relação a tempo gasto para serem efetivadas as propostas de Concessão. Sempre esteve, e está, pronto para agilizar os estudos e relatórios sobre as questões da Cidade.

A Auditoria concluiu na sua análise atual, a saber:

#### **I - DAS 51 (CINQUENTA E UMA) IRREGULARIDADES:**

**(1) A FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA O PRAZO DE 20 (VINTE) ANOS EM RELAÇÃO AO MENOR TEMPO DE AMORTIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS.**

*4.1- O estudo de viabilidade não justifica o prazo de 20 (vinte) anos, pois todos os investimentos podem ser amortizados em menos tempo, contrariando o princípio constitucional da motivação e o artigo 11 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem 3.4.2.1).*

**(2) O PRAZO DE 20 (VINTE) ANOS DA CONCESSÃO É DEMASIADAMENTE ALTO PARA A TAXA INTERNA DE RETORNO (TIR) DE 9,85% (NOVE VÍRGULA OITENTA E CINCO POR CENTO).**

*4.2- Considerando a adoção de uma TIR de 9,85% [nove vírgula oitenta e cinco por cento], como a adotada no presente caso, o prazo estipulado da concessão (20 anos), encontra-se demasiadamente alto, tendo em vista que as simulações do estudo de viabilidade para os prazos de 15 [quinze] e 10 [dez] anos não justificam a escolha pelo maior deles, estando assim em infringência ao artigo 11 da Lei Municipal nº 13.241/01 (subitem 3.4.2.2).*

**(3) A FALTA DE ANÁLISES QUE COMPROVEM QUE OS RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO SÃO ADEQUADOS PARA FAZER FRENTE À EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS EM LICITAÇÃO, COM ESTIMATIVA DO IMPACTO ORÇAMENTÁRIO-FINANCEIRO.**

*4.3- Não se evidenciam nos processos administrativos das Concorrências nºs 001/2015, 002/2015 e 003/2015, análises que comprovem que os recursos orçamentários previstos nos instrumentos de planejamento da PMSP são adequados para fazer frente à execução dos serviços em licitação, com estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes, e comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais. Dessa forma, há infringência ao artigo 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal – Lei Complementar nº 101/00, ao artigo 38, caput, da L.F. nº 8.666/93, e ao artigo 2º do D.M. nº 44.279/03 (subitem 3.6).*

**(4) A DIVERGÊNCIA METODOLÓGICA EM PREJUÍZO À ADERÊNCIA DOS FLUXOS DE CAIXA E À TAXA MÍNIMA DE ATRATIVIDADE PROPOSTA.**

*4.4- O WACC [Weighted Average Capital Cost] calculado no estudo de viabilidade econômica se deu em termos nominais, enquanto que a TIR do fluxo de caixa se deu em termos reais, resultando em divergência metodológica, em prejuízo à aderência dos fluxos de caixa à taxa mínima de atratividade proposta, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.20.5).*

**(5) EFEITOS INFLACIONÁRIOS NÃO DESCONTADOS NO CÁLCULO DO WACC [WEIGHTED AVERAGE CAPITAL COST]**

*4.5- A SMT deverá adequar a metodologia do WACC do estudo de viabilidade econômica constante do Anexo 10.3, considerando os efeitos inflacionários dos mercados de referência, a fim de utilizá-lo como parâmetro para elaboração dos fluxos de caixa reais, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.20.5).*

**(6) APURADA DIFERENÇA DE APROXIMADAMENTE R\$ 3,76 (três vírgula setenta e seis) BILHÕES NO VALOR TOTAL DOS CONTRATOS AO LONGO DE 20 [VINTE] ANOS, EQUIVALENTE A APROXIMADAMENTE R\$ 2,08 (dois vírgula zero oito) BILHÕES A VALOR PRESENTE, AO SE APLICAR A TAXA INTERNA DE RETORNO (TIR) AOS FLUXOS DE CAIXA.**

*4.6- Ao aplicar a Taxa Interna de Retorno (TIR) de 6,44% a.a. em termos reais aos fluxos de caixa, apuramos uma diferença de aproximadamente R\$ 3,76 bilhões no valor total dos contratos ao longo de 20 anos, equivalente a aproximadamente R\$ 2,08 bilhões a valor presente, descontados à taxa de 6,44% a.a. em termos reais, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.20.6).*

**(7) DIFERENÇA DE CERCA DE R\$ 5,2 (cinco vírgula dois) MILHÕES/ANO ABAIXO DOS VALORES INICIALMENTE APRESENTADOS À TIR DE 9,85% (nove vírgula oitenta e cinco por cento) ao ano, QUANDO DESCONTADO A UMA TIR DE 6,44% (seis vírgula quarenta e quatro por cento), NO FLUXO DE CAIXA DOS INVESTIMENTOS NO SISTEMA DE MONITORAMENTO DE GESTÃO OPERACIONAL.**

*4.7- Quanto ao fluxo de caixa dos investimentos no SMGO, descontando-o a uma TIR de 6,44% a.a. em termos reais, obtivemos uma receita bruta de aproximadamente R\$ 19 milhões/ano para amortização destes investimentos, cerca de R\$ 5,2 milhões/ano abaixo dos valores inicialmente apresentados à TIR de 9,85% a.a. em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.20.6).*

**(8) A FALTA DE ADEQUADA JUSTIFICATIVA NA FASE DE TRANSIÇÃO QUE PODE AFASTAR POTENCIAIS INTERESSADOS E RESULTAR EM PROBLEMAS FUTUROS PARA A EXECUÇÃO CONTRATUAL.**

*4.8- Uma fase de transição, não adequadamente justificada, e a ausência de definição quanto a eventos importantes da referida fase, são elementos de insegurança que podem afastar potenciais interessados do procedimento licitatório e resultar em problemas futuros para a execução contratual – infringência ao disposto no artigo 54, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.666/93 e artigo 23, inciso III, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.1).*

**(9) PADRÕES TÉCNICOS VEICULARES: RISCO À PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ADEQUADO, SEJA PELA GENERALIDADE QUANTO ÀS DESCONFORMIDADES QUE SERÃO ADMITIDAS, SEJA PELOS RISCOS E DANOS À BOA EXECUÇÃO DO SERVIÇO QUE PODEM OCORRER, SEJA PELO LONGO PRAZO QUE É PERMITIDO PARA SUA REGULARIZAÇÃO.**

*4.9- A permissão para que os veículos apresentados para início da operação estejam fora dos padrões técnicos veiculares põe em risco a prestação do serviço adequado, seja pela generalidade quanto às desconformidades que serão admitidas, seja pelos riscos e danos à boa execução do serviço que podem ocorrer, seja pelo longo prazo que é permitido para sua regularização, em infringência ao disposto no artigo 6º caput, artigo 7º, inciso I, artigo 29, inciso VII, e artigo 31, inciso I, todos da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.12.3).*

**(10) FALTA DE PREVISÃO DE CRITÉRIOS DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, IMEDIATAMENTE OU NA OPORTUNIDADE DA REVISÃO ORDINÁRIA QUADRIENAL.**

*4.10- Apesar de haver previsão de critérios de reprogramação da oferta frente à demanda realizada, não foram previstos critérios de reequilíbrio econômico-financeiro imediatamente ou na oportunidade da revisão ordinária quadrienal, em infringência ao artigo 10 da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.12.5.1).*

**(11) A METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO ADOTADA NÃO INCENTIVA A REDUÇÃO DE CUSTOS OPERACIONAIS DO SISTEMA, EM BENEFÍCIO AOS USUÁRIOS DO SISTEMA.**

*4.11- A metodologia de remuneração adotada não incentiva, diretamente, a redução de custos operacionais do sistema em benefício aos usuários do sistema. Portanto, houve infringência ao artigo 28, da L.M. nº 13.241/01 e o artigo 29, inciso X, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.12.6.2).*

**(12) DESEQUILÍBRIOS ECONÔMICO-FINANCEIROS DOS CONTRATOS, TENDO EM VISTA QUE A REMUNERAÇÃO PAGA AOS OPERADORES É COMPOSTA, EM SUA MAIORIA, POR CUSTOS FIXOS E VARIÁVEIS ASSOCIADOS A CADA TECNOLOGIA VEICULAR.**

*4.12- A permissão para o início da operação com composição de frota distinta da prevista no Anexo 3.1 (tabela 14), mesmo atendendo aos parâmetros funcionais, leva a desequilíbrios econômico-financeiros dos contratos, tendo em vista que a remuneração paga aos operadores é composta, em sua maioria, por custos fixos e variáveis associados a cada tecnologia veicular, em infringência ao artigo 10, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.1).*

**(13) DESCARACTERIZAÇÃO DAS ATRIBUIÇÕES DO PODER CONCEDENTE FRENTE À ACEITAÇÃO TÁCITA DO PEDIDO DE ALTERAÇÃO DE LINHA POR PARTE DAS CONCESSIONÁRIAS.**

*4.13-A permissão para que o pedido de alteração de linha por parte das Concessionárias com a aceitação tácita do Poder Concedente descaracteriza uma de suas atribuições, com risco à prestação do serviço adequado, em infringência ao artigo 6º da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.3).*

**(14) NECESSIDADE DE PREVISÃO DE TRANSPARÊNCIA E PUBLICIDADE DOS PROCEDIMENTOS REFERENTES AOS PEDIDOS DE ALTERAÇÃO DE LINHAS.**

*4.14- São elementos imprescindíveis aos pedidos de alteração de linhas: quem pode propor a alteração, quais os critérios para a sua aprovação, quem deve ser consultado para emitir opinião e, principalmente, a quem cabe a decisão. Tendo em vista o conflito de interesses entre operadores, usuários e Poder Concedente, há necessidade de previsão quanto à transparência e à publicidade do procedimento, em infringência ao artigo 23, inciso V, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.3).*

**(15) INADEQUAÇÃO DOS CUSTOS OPERACIONAIS DA REDE DE REFERÊNCIA PROPOSTA IMPLICARÁ PAGAMENTOS SUPERESTIMADOS E IMPACTARÁ A MODICIDADE DA TARIFA.**

*4.15-A inadequação dos custos operacionais da Rede de Referência proposta implica em pagamentos superestimados e impactará a modicidade da tarifa em ofensa ao artigo 3º, inciso III, da L.M. nº 13.241/01 (subitem 3.21.1.6).*

**(16) O AUMENTO DA FROTA OPERACIONAL EQUIVALENTE, ACIMA DA FROTA EQUIVALENTE INICIALMENTE PREVISTA, ATUA COMO MULTIPLICADOR DA DEMANDA REALIZADA, INCENTIVANDO OS OPERADORES A AUMENTAREM O INVESTIMENTO EM FROTA, SEM CONTRAPARTIDA A AUMENTOS DE DEMANDA, TENDO EM VISTA NÃO HAVER MECANISMOS QUE O IMPEÇAM DE OCORRER, PODENDO ELEVAR OS CUSTOS DO SISTEMA.**

*4.16-O aumento da frota operacional equivalente, acima da frota equivalente inicialmente prevista, atua como multiplicador da demanda realizada, incentivando os operadores a aumentarem o investimento em frota, sem contrapartida a aumentos de demanda, tendo em vista não haver mecanismos que o impeçam de ocorrer, podendo elevar os custos do sistema, em infringência ao artigo 6º da Lei Federal 8.987/95 (subitem 3.21.2).*

**(17) TENDO EM VISTA HAVER UM CRONOGRAMA COM ÍNDICE DE REDUÇÃO ANUAL DA EMISSÃO DE POLUENTES NA MINUTA DE CONTRATO, HÁ FALTA DE CRITÉRIOS CLAROS PARA REVISÃO TARIFÁRIA DECORRENTE DOS GANHOS DA REDUÇÃO DE EMISSÕES DE GASES DO EFEITO ESTUFA, BEM COMO NÃO TRAZ OS CRITÉRIOS E PARÂMETROS OBJETIVOS PARA SUA APLICAÇÃO.**

*4.17-A parcela de variação de custo com a implantação de combustíveis não fósseis (FOS) na fórmula de remuneração do início da operação não prevê critérios claros para revisão tarifária decorrente dos ganhos da redução de emissões de gases do efeito estufa, bem como não traz os critérios e parâmetros objetivos para sua aplicação, tendo em vista haver cronograma com índice de redução anual da emissão de poluentes na Minuta de Contrato, em infringência ao artigo 23, inciso IV, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.21.2).*

**(18) NECESSIDADE DE EXCLUSÃO DE ITENS REFERENTES A TERMINAIS E ESTAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA, QUE SERÃO OBJETO DE CONCESSÃO PRÓPRIA, CONFORME DEFINIDO NO PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO.**

*4.18-Os itens 1.1.4 a 1.1.6 do Edital devem ser excluídos da presente licitação, pois serão objeto de concessão própria, conforme definido no Programa de Desestatização (subitem 3.12-a).*

**(19) NECESSIDADE DE EXCLUSÃO DO ITEM 1.1.7 DO EDITAL: COMPREENDE ATIVIDADES QUE ENVOLVEM PLANEJAMENTO, OPERAÇÃO, REGULAÇÃO E MONITORAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS, DE RESPONSABILIDADE DA SPTRANS E NÃO DEVEM SER DELEGADOS ÀS CONCESSIONÁRIAS.**

*4.19- O item 1.7 do Edital deve ser excluído da presente licitação, pois as atividades que envolvem planejamento, operação, regulação e monitoramento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros são de responsabilidade da SPTrans e não devem ser delegados às concessionárias, tendo em vista o disposto no artigo 29 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem 3.12-b).*

**(20) TRANSFERÊNCIA DO RISCO ORIGINARIAMENTE ATRIBUÍDO AOS CONCESSIONÁRIOS PARA O PODER PÚBLICO DEVIDO A HIPÓTESES DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO A QUALQUER TEMPO.**

*4.20- A previsão de cláusula contratual com hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro a qualquer*

*momento transfere um risco originariamente atribuído aos Concessionários para o Poder Público, em infringência ao artigo 2º, Inciso II e artigo 9º, ambos da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.23).*

**(21) FALTAM ELEMENTOS ESCLARECEDORES E CRITÉRIOS QUE NORTEARÃO OS PROCEDIMENTOS QUE SERÃO ADOTADOS NA REVISÃO QUADRIENAL DE REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS.**

*4.21-Faltam elementos esclarecedores e critérios que nortearão os procedimentos que serão adotados na revisão quadrienal de remuneração das concessionárias, em infringência ao artigo 23, inciso IV, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.24).*

**(22) FALTA DE JUSTIFICATIVA DA OPÇÃO PELO MODELO DE CONCESSÃO.**

*4.22- Não está tecnicamente justificada a opção pela concessão, conforme disposto no art. 5º da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.4.1).*

**(23) FALTA DE DESPACHO DE AUTORIZAÇÃO PARA RETOMADA DO CERTAME, APÓS O PERÍODO DE SUSPENSÃO.**

*4.23- Não consta do processo administrativo despacho de autorização para retomada do certame, após o período de suspensão, em infringência ao artigo 38 da Lei Federal nº 8.666/93 (item 3.7).*

**(24) A DESISTÊNCIA PREVISTA NO ITEM 5.2.3 DO EDITAL, APÓS A DIVULGAÇÃO DOS PREÇOS DAS PROPOSTAS, CONSISTE NA VIOLAÇÃO DO PRINCÍPIO DA PROPOSTA MAIS VANTAJOSA.**

*4.24- A desistência prevista no item 5.2.3 do Edital, após a divulgação dos preços das propostas, consiste na violação do princípio da proposta mais vantajosa, prevista no artigo 10 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem 3.13).*

**(25) FALTA DE EXIGÊNCIA DA COMPROVAÇÃO DE REGULARIDADE PERANTE A FAZENDA ESTADUAL.**

*4.25- Com relação à regularidade fiscal, não foi exigido no Edital a comprovação de regularidade perante a Fazenda Estadual, em desacordo com o estabelecido no inciso III do artigo 29 da Lei Federal nº 8.666/93 (subitem 3.14.2).*

**(26) UTILIZAÇÃO NA BASE DE CÁLCULO, PARA APURAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL MÍNIMO, DO VALOR DA ARRECADAÇÃO PROJETADA COM AS TARIFAS EM VEZ DAS PROJETADAS SOBRE OS INVESTIMENTOS QUE SERÃO APLICADOS NA CONCESSÃO.**

*4.26- Não se deve utilizar como base de cálculo para a apuração do capital social mínimo o valor da arrecadação projetada com as tarifas, mas sim sobre os investimentos que serão aplicados na concessão, sob pena de ofensa ao preceito contido no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal (subitem 3.14.3-b).*

**(27) FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA A ESCOLHA DO CAPITAL SOCIAL MÍNIMO EM DETRIMENTO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO MÍNIMO.**

*4.27- Não há justificativa técnica no processo administrativo para a escolha do capital social mínimo em detrimento do patrimônio líquido mínimo, conforme possibilidade legal prevista no artigo 31, §2º, da Lei Federal nº 8.666/93. No presente caso, a exigência de patrimônio líquido mostra-se a melhor opção (subitem 3.14.3-b).*

**(28) FALTA DE JUSTIFICATIVA QUANTO À EXCLUSÃO DAS EXIGÊNCIAS DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA PROFISSIONAL.**

*4.28- A exclusão das exigências de qualificação técnico-profissional não está devidamente justificada no processo administrativo. Essa redação foi incluída na minuta do Edital que foi submetida à consulta pública, mas retirada na redação final publicada no DOC. Assim, houve infringência ao disposto no artigo 30, §1º, inciso I, da Lei Federal nº 8.666/93 (subitem 3.14.4).*

**(29) FALTA DE JUSTIFICATIVA DA ALTERAÇÃO DO PERCENTUAL SOBRE O VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO DE 1% PARA 0,66% (zero vírgula sessenta e seis por cento).**

*4.29- As razões constantes do processo administrativo não são suficientes para justificar a alteração do percentual sobre o valor da garantia do contrato de 1% para 0,66% (subitem 3.16).*

**(30) FALTA DA PREVISÃO DE APLICAÇÃO DE MULTAS CONTRATUAIS EM RELAÇÃO AO DESCUMPRIMENTO DE VIAGENS E À APRESENTAÇÃO LEGAL PARA O FUNCIONAMENTO DA GARAGEM.**

*4.30-Não há previsão de aplicação de multas contratuais em relação ao descumprimento de viagens e à apresentação legal para o funcionamento da garagem, infringindo o disposto no artigo 23, inciso VIII da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.4-a).*

**(31) NECESSIDADE DE QUE O EDITAL E A MINUTA DE CONTRATO EXPLICITEM**

**OS PROCEDIMENTOS PARA A REALIZAÇÃO DA MEDIAÇÃO PREVISTA NA CLÁUSULA VIGÉSIMA DA MINUTA DE CONTRATO, OS REQUISITOS PARA COMPOSIÇÃO DO COMITÊ E AS HIPÓTESES EM QUE ESSA SOLUÇÃO SERÁ ADOTADA.**

4.31- *É preciso que o edital e a minuta de contrato explicitem os procedimentos para a realização da mediação prevista na Cláusula Vigésima da Minuta de Contrato, os requisitos para composição do comitê e as hipóteses em que essa solução será adotada, tendo em vista que o objeto somente poderá incidir sobre direitos (subitem 3.19.14).*

**(32) DESCOMPASSO NA FORMA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL EM RELAÇÃO AOS PARÂMETROS ADOTADOS PARA FINS DE REMUNERAÇÃO.**

4.32-*Enquanto na modelagem econômica os veículos findam sua vida útil ao final do 10º ano, ocorre o permissivo para operação do veículo por mais um ano, caracterizando descompasso na forma de execução contratual (modo, forma e condições de prestação do serviço) em relação aos parâmetros adotados para fins de remuneração. Há descumprimento do disposto no artigo 18, inciso II, e no artigo 23, inciso II, ambos da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.12).*

**(33) O OBJETO CARECE DE ASPECTOS IMPRESCINDÍVEIS DE DETALHAMENTO PARA A SUA ADEQUADA EXECUÇÃO.**

4.33- *Não constam, nos processos administrativos das Concorrências nºs 001/2015, 002/2015 e 003/2015, elementos suficientes para avaliação de aspectos relacionados à exploração das atividades econômicas acessórias no âmbito dos terminais urbanos do sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo. O objeto carece de aspectos imprescindíveis de detalhamento, para a sua adequada execução, de forma que o edital não se encontra de acordo com o artigo 18, inciso VI, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.12.2.1).*

**(34) O OBJETO RELATIVO À ADMINISTRAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, VIGILÂNCIA E CONSERVAÇÃO DOS TERMINAIS NÃO ESTÁ PERFEITAMENTE DELIMITADO.**

4.34- *O objeto relativo à administração, operação, manutenção, vigilância e conservação dos terminais não está perfeitamente delimitado, de forma que o edital está em desacordo com artigo 18, inciso I, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.12.2.2).*

**(35) OS ÍNDICES CONTÁBEIS ADOTADOS PARA QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA NÃO ASSEGURAM A ADEQUADA DEMONSTRAÇÃO DA CAPACIDADE FINANCEIRA DO LICITANTE.**

4.35- *Os índices contábeis adotados para qualificação econômico-financeira não asseguram a adequada demonstração da capacidade financeira do licitante com vistas aos compromissos que terá que assumir caso lhe seja adjudicado o contrato, com infringência ao § 1º, artigo 31, da L.F. nº 8.666/93, e ao artigo 18, inciso V, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.14.3-a).*

**(36) FALTA DE EXIGÊNCIA, PELO PODER CONCEDENTE, DE DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS DA SPE (Sociedades de Propósito Específico) ACOMPANHADAS POR NOTAS EXPLICATIVAS ADEQUADAS ÀS NECESSIDADES DE ENTENDIMENTO DOS DIVERSOS INTERESSADOS, COM REVISÃO POR AUDITORES INDEPENDENTES CUJOS TRABALHOS DEVEM OBEDECER ÀS NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE E NECESSARIAMENTE REGISTRADOS NA COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS (CVM).**

4.36- *O Poder Concedente deve exigir que as demonstrações contábeis da SPE sejam acompanhadas por notas explicativas adequadas às necessidades de entendimento dos diversos interessados, com revisão por auditores independentes cujos trabalhos devem obedecer às Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade e necessariamente registrados na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Dessa forma, há infringência ao artigo 23, inciso XIII, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.18.1).*

**(37) FALTA DE EXIGÊNCIA DE PUBLICAÇÃO DE DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS PELA SPE (Sociedade de Propósito Específico) EM OBEDIÊNCIA ÀS NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE.**

4.37- *Deve ser exigida a publicação das demonstrações contábeis da SPE, acompanhadas das respectivas notas explicativas, elaboradas em conformidade com as Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade. Há infringência ao artigo 23, inciso XIV, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.18.2).*

**(38) NECESSIDADE DE DEFINIÇÃO DAS PENALIDADES CONTRATUAIS A QUE SE SUJEITA A SPE E SUA FORMA DE APLICAÇÃO.**

4.38- *Não estão claramente definidas as penalidades contratuais a que se sujeita a SPE e sua forma de aplicação, contrariando o inciso VIII, artigo 23, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.18.4).*

**(39) NECESSIDADE DE DEFINIÇÃO DO DESTINO QUANTO AOS PAGAMENTOS DOS SERVIÇOS, OBJETO DA MINUTA DE CONTRATO ENTRE O PODER CONCEDENTE E A SPE (Sociedade de Propósito Específico).**

*4.39- Não resta claramente definido se os pagamentos dos serviços, objeto da Minuta de Contrato entre o Poder Concedente e a SPE (Anexo VIII-8D), serão realizados diretamente a esta. Infringência ao artigo 13, inciso III, da L.M. nº 13.241/01 (subitem 3.18.5).*

**(40) FALTA DE INDICAÇÃO DA DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA PARA A REMUNERAÇÃO DO ATENDE (SERVIÇO DE ATENDIMENTO ESPECIAL) NA MINUTA DE CONTRATO DA CONCORRÊNCIA Nº 003/2015 (GRUPO LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO).**

*4.40- Na minuta de contrato da Concorrência nº 003/2015 (Grupo Local de Distribuição) não há indicação da dotação orçamentária para a remuneração do Atende (Serviço de Atendimento Especial). Infringência ao artigo 55, inciso V, da L.F. nº 8.666/93 (subitem 3.19.5).*

**(41) NECESSIDADE DE EXPLICITAÇÃO NAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS DA OBRIGATORIEDADE DE APRESENTAÇÃO, SEMESTRALMENTE, DAS COMPETENTES CERTIDÕES QUE COMPROVEM SUA REGULARIDADE JUNTO AO INSS, FGTS, FAZENDAS FEDERAL E MUNICIPAL, BEM COMO A CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS TRABALHISTAS – CNDT, PARA A HIPÓTESE DE SER PERMITIDA A CONTRATAÇÃO DE CONSÓRCIO.**

*4.41- Caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão apresentar, semestralmente, as competentes certidões que comprovem sua regularidade junto ao INSS, FGTS, Fazendas Federal e Municipal, bem como a Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas - CNDT. Há descumprimento do disposto no artigo 18, inciso II, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.6).*

**(42) FALTA DE EXIGÊNCIA DE PUBLICAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS DAS CONCESSIONÁRIAS, ACOMPANHADAS DAS RESPECTIVAS NOTAS EXPLICATIVAS, ELABORADAS EM CONFORMIDADE COM AS NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE. ALÉM DISSO, CASO VENHA A SER PERMITIDA CONTRATAÇÃO COM CONSÓRCIO, DEVE SER EXPLICITADO NAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS QUE TODOS OS SEUS INTEGRANTES DEVERÃO CUMPRIR TAL EXIGÊNCIA.**

*4.42- O Poder Concedente deve exigir que as demonstrações contábeis das concessionárias sejam acompanhadas por notas explicativas adequadas às necessidades de entendimento dos diversos interessados, com revisão por auditores independentes cujos trabalhos devem obedecer às Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC) e necessariamente registrados na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Além disso, caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão cumprir tais exigências. Dessa forma, há infringência ao artigo 23, inciso XIII, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.7).*

**(43) FALTA DE EXIGÊNCIA DE DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ACOMPANHADAS POR NOTAS EXPLICATIVAS, EM CONFORMIDADE COM AS NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE.**

*4.43- Deve ser exigida a publicação das demonstrações contábeis das concessionárias, acompanhadas das respectivas notas explicativas, elaboradas em conformidade com as Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade. Além disso, caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão cumprir tal exigência. Há infringência ao artigo 23, inciso XIV, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.8).*

**(44) CASO VENHA A SER PERMITIDA CONTRATAÇÃO COM CONSÓRCIO, DEVE SER EXPLICITADO NAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS QUE TODOS OS SEUS INTEGRANTES DEVERÃO ATENDER AOS DEVERES ESTIPULADOS NOS SUBITENS 4.1.3.2 (QUANTIDADE DE FUNCIONÁRIOS, FUNÇÃO, SALÁRIO ETC.), 4.16 (CADASTRO DA TRIPULAÇÃO) E 4.1.32 (COMPROVAÇÃO DE VÍNCULO) DAS MINUTAS DE CONTRATO, RELATIVOS À QUANTIDADE DE FUNCIONÁRIOS. ALÉM DISSO, A ADMINISTRAÇÃO DEVE EXIGIR QUE A CONCESSIONÁRIA ENTREGUE AS INFORMAÇÕES DERIVADAS DO SISTEMA EMPRESA DE RECOLHIMENTO DO FGTS E INFORMAÇÕES À PREVIDÊNCIA SOCIAL (SEFIP) E DA GUIA DE RECOLHIMENTO DE FGTS E DE INFORMAÇÕES À PREVIDÊNCIA SOCIAL (GFIP).**

*4.44- Caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão atender aos deveres estipulados nos subitens 4.1.3.2 (quantidade de*

funcionários, função salário etc.), 4.16 (cadastro da tripulação) e 4.1.32 (comprovação de vínculo) das Minutas de Contrato, relativos à quantidade de funcionários. Além disso, a Administração deve exigir que a concessionária entregue as informações derivadas do Sistema Empresa de Recolhimento do FGTS e Informações à Previdência Social (SEFIP) e da Guia de Recolhimento de FGTS e de Informações à Previdência Social (GFIP). Há descumprimento do disposto no artigo 18, inciso II, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.10).

**(45) NECESSIDADE DA MINUTA DO CONTRATO DE EXPLICITAR A FORMA E CONDIÇÕES DE PAGAMENTO.**

4.45-A forma e condições de pagamento devem estar explicitadas na Minuta de Contrato – Anexo VIII-8A (Serviços de transporte público coletivo de passageiros). Portanto, há Infringência ao artigo 13, inciso III, da L.M. nº 13.241/01 (subitem 3.19.13).

**(46) FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA OS QUANTITATIVOS REFERENTES À DETERMINAÇÃO DA REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO, OPERAÇÃO, LIMPEZA E MANUTENÇÃO DOS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO E ESTAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA.**

4.46- Os quantitativos considerados para determinação da remuneração dos serviços de administração, operação, limpeza e manutenção dos terminais de integração e estações de transferência não estão suficientemente justificados. Infringência ao artigo 7º, parágrafo 2º, inciso II da L.F. nº 8.666/93 (subitem 3.21.3).

**(47) FALTA DE ESTUDOS COM AVALIAÇÃO DOS VALORES DE MERCADO PARA EXPLORAÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS ACESSÓRIAS NO ÂMBITO DOS TERMINAIS DE TRANSFERÊNCIA.**

4.47- Não ficaram evidenciados estudos com a avaliação dos valores de mercado para exploração das atividades econômicas acessórias no âmbito dos terminais de transferência. Infringência ao artigo 18, inciso VI, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.21.3).

**(48) NECESSIDADE DE DEFINIÇÕES NO PROCESSO DE APURAÇÃO DO SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO (SMD), RELATIVAS À PERIODICIDADE E CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO.**

4.48- Existem indefinições no processo de apuração do Sistema de Mensuração de Desempenho (SMD), relativas à periodicidade e critérios de avaliação, que podem enfraquecer o efetivo acompanhamento, fiscalização e avaliação dos terminais de transferência. Infringência ao artigo 23, inciso III, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.21.3.1).

**(49) PESQUISAS DE PREÇOS PARA OS EQUIPAMENTOS EMBARCADOS NÃO REFLETEM A REALIDADE DAS CONTRATAÇÕES.**

4.49- As pesquisas de preços feitas para os equipamentos embarcados não refletem fidedignamente a realidade das contratações. Não há justificativa para os critérios utilizados na definição dos preços envolvidos na pesquisa de preços. Infringência ao artigo 7º, § 2º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93, c/c com o artigo 2º, inciso VI, do D.M. nº 44.279/03 (subitens “3.22.3.3.1” e “3.22.3.3.2”).

**(50) FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA OS QUANTITATIVOS ESTABELECIDOS PARA OS CONTADORES DE PASSAGEIROS.**

4.50- Não há justificativa para o quantitativo estabelecido para os contadores de passageiros. Infringência ao artigo 7º, § 2º, inciso II, da L.F. 8.666/93 (subitem 3.22.3.4).

**(51) PROBLEMAS NA PESQUISA DE PREÇOS REALIZADA PARA OS DATACENTERS.**

4.51- A pesquisa de preços realizada para os Datacenters apresentou problemas que dificultam a apuração e prejudicaram a transparência dos preços ofertados. Infringência ao artigo 7º, § 2º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93, c/c com o artigo 2º, inciso VI, do D.M. nº 44.279/03 (subitem 3.22.5.1).

**II – DAS 20 (VINTE) IMPROPRIEDADES:**

**(52) A TAXA DE JUROS DE LONGO PRAZO (TJLP) UTILIZADA NO CUSTO DE CAPITAL DE TERCEIROS DEVE SER OBTIDA A PARTIR DA MÉDIA HISTÓRICA DOS ÍNDICES DISPONIBILIZADOS PELO BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES, A EXEMPLO DA ESTIMATIVA FEITA PARA OS COMPONENTES DO CUSTO DE CAPITAL PRÓPRIO.**

4.52- A TJLP utilizada no Custo de Capital de Terceiros deve ser obtida a partir da média histórica dos índices disponibilizados pelo BNDES, a exemplo da estimativa feita para os componentes do Custo de Capital Próprio (subitem 3.20.4).

**(53) FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA O CÁLCULO DA PARCELA P1 (R\$ 42,96-/VEÍCULO/HORA), MUITO ACIMA DOS VALORES APURADOS EM DEMAIS CAPITAIS BRASILEIRAS.**

4.53- Consideramos não justificado o cálculo do valor da Parcela P1 (R\$ 42,96/veículo/hora), tendo em vista que nesse cálculo está sendo considerado um fator de utilização não justificado equivalente a 2,89, muito acima dos valores apurados em demais capitais brasileiros, conforme apontado pela Ernst & Young através de pesquisa de mercado e acima do valor de 2,73 utilizado nos Editais de 2015 (subitem 3.21.1.1).

**(54) FALTA DE EXIGÊNCIA DA TABELA DE SERVIÇOS, POR PARTE DO PODER CONCEDENTE, A QUAL REPRESENTA DOCUMENTO IMPRESCINDÍVEL AO CONHECIMENTO EFETIVO DO FATOR DE UTILIZAÇÃO DE PESSOAL OPERACIONAL, BEM COMO DA FROTA EFETIVA.**

4.54- Tendo em vista os custos com pessoal serem expressivos na operação do Sistema de Transporte, torna-se necessária a exigência, por parte do Poder Concedente, da tabela de serviços, a qual representa documento imprescindível ao conhecimento efetivo do fator de utilização de pessoal operacional, bem como da frota efetiva, permitindo minimizar a assimetria de informações nos serviços de transporte municipal (subitem 3.21.1.1).

**(55) AS ALTERAÇÕES NAS VARIÁVEIS “FATOR DE DISPONIBILIDADE DE FROTA-FDT”, “ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DE VIAGENS PARA REMUNERAÇÃO-ICVR” E AVALIAÇÃO DO “ÍNDICE DE QUALIDADE DO TRANSPORTE-IQT” DEDUZEM VALORES INSIGNIFICANTES NA REMUNERAÇÃO FINAL DO OPERADOR.**

4.55-As alterações nas variáveis FDF, ICVR e Avaliação do IQT deduzem valores insignificantes na remuneração final do operador (subitem 3.12.6.1).

**(56) A EQUAÇÃO REMUNERATÓRIA PROPOSTA NO ANEXO 4.5 PROPICIA DEDUÇÕES IRRELEVANTES NA REMUNERAÇÃO MENSAL A SER PAGA.**

4.56-Em comparação ao padrão de operação das empresas atuais, a equação remuneratória proposta no Anexo 4.5 propicia deduções irrelevantes na remuneração mensal a ser paga, através do controle de frota, demanda, viagens realizadas e outros indicadores de qualidade (subitem 3.12.6.1).

**(57) NO CENÁRIO EM QUE HÁ ATRIBUIÇÃO DE NOTA MÁXIMA PARA O ÍNDICE DE QUALIDADE (IQ), O ÍNDICE DE DESEMPENHO (ID) PERDE SEU EFEITO, SOBRETUDO QUANTO AO FATOR DE DISPONIBILIDADE DE FROTA, TENDO EM VISTA QUE AMBOS SE ANULAM E DEIXAM DE IMPACTAR A REMUNERAÇÃO FINAL DOS OPERADORES.**

4.57- No cenário em que há atribuição de nota máxima para o Índice de Qualidade (IQ), o Índice de Desempenho (ID) perde seu efeito, sobretudo quanto ao Fator de Disponibilidade de Frota, tendo em vista que ambos se anulam e deixam de impactar a remuneração final dos operadores (subitem 3.12.6.1).

**(58) FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA O ÍNDICE DE CONSUMO DE PEÇAS E ACESSÓRIOS.**

4.58- Consideramos que o índice de consumo de peças e acessórios não está justificado, tendo em vista ser incorreta a metodologia que dá tratamento de custo fixo a item que possui comportamento variável em função da idade do veículo (subitem 3.21.1.4).

**(59) FALTA DE DISCRIMINAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO QUANTO AO SIGILO E AO GRAU DE ACESSO AOS DADOS DO SMGO (Sistema de Monitoramento de Gestão Operacional).**

4.59- O edital é omissivo quanto à categorização, à classificação quanto ao sigilo e ao grau de acesso aos dados do SMGO. É necessário que se discriminem essas informações com o grau de acesso dos diferentes públicos envolvidos no transporte público de passageiros, indicando, ainda, qual a extensão em que as diversas categorias de dados estarão disponíveis no formato de Dados Abertos (subitem 3.22.2.1).

**(60) NÃO SE VISLUMBRA RAZÃO PARA REQUERER ATESTADO DE CAPACIDADE TÉCNICA.**

4.60- Uma vez que o sistema atenda aos requisitos de teste na simulação de dados e quantitativos similares aos de uma situação real não se vislumbra razão para requerer atestado de capacidade técnica. Portanto, não resta justificado o quantitativo mínimo de 2.000 veículos para o Atestado de Capacidade Técnica (subitem 3.22.2.4).

**(61) FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA A ESCOLHA DA FRANQUIA DE 400 MB DE TRÁFEGO MENSAL PARA CADA SIM CARD, COMPARTILHADO ENTRE TODOS OS ACESSOS, DIANTE DA POSSIBILIDADE DE SE EXIGIR A CONTRATAÇÃO DE FRANQUIAS SEM LIMITE DE CONSUMO E DE VELOCIDADE DE TRÁFEGO.**

4.61- A franquia de 400 MB de tráfego mensal para cada SIM card, compartilhado entre todos os acessos, deve ser insuficiente para o volume de uso esperado para ambos os pontos de comunicação. Faltou justificar essa escolha, diante da possibilidade de se exigir a contratação de franquias sem limite de consumo e de velocidade de tráfego (subitem 3.22.4.1).

**(62) NÃO FORAM ENVIADOS PELA ORIGEM DOCUMENTOS SOLICITADOS, RESULTANDO EM PREJUÍZO À AUDITORIA.**

4.62- Apesar de 02 reuniões para esclarecimentos quanto às informações requisitadas pela auditoria, a SPTrans, na figura do seu superintendente de planejamento de transporte e especificação dos serviços, até o fechamento deste relatório, a requisição não foi atendida integralmente, resultando em prejuízo à auditoria decorrente do não envio da documentação solicitada (subitem 3.12.1).

**(63) ACRÉSCIMO NA EXTENSÃO DA VIAGEM PARA UM MESMO TP/TS, CORRESPONDENTE A 44.328 (QUARENTA E QUATRO MIL TREZENTOS E VINTE E OITO) KM MENSALMENTE E COM ADIÇÃO DE MAIS UMA BALDEAÇÃO, EM 5 (CINCO) DAS 12 (DOZE) LINHAS.**

4.63- De 12 linhas analisadas, 05 delas (975ª-10, 917M-10, 118C-10, 478P-10 e 118C-10) apresentam acréscimo na extensão da viagem para um mesmo TP/TS correspondente a 44.328 km mensalmente e com adição de mais uma baldeação, em oposição ao conceito de efetividade na racionalização do Sistema de Transporte Público (subitem 3.12.1).

**(64) SUGESTÃO DE LINHAS, OU TRECHOS DE LINHAS, COBRINDO AS LINHAS A SEREM SUPRIMIDAS QUE DISTAM MAIS DE 500 M ENTRE ELAS.**

4.64- Há soluções apresentadas pela SPTrans que sugerem linhas ou trechos de linhas cobrindo as linhas a serem suprimidas que distam mais de 500m entre elas (subitem 3.12.1).

**(65) FALTA DE PREVISÃO PARA O INÍCIO DOS SERVIÇOS RELACIONADOS AO SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL.**

4.65- Não há previsão contratual para o início dos serviços relacionados ao Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional, a partir da emissão das respectivas ordens de serviço (subitem 3.18.3).

**(66) FALTA DE EXIGÊNCIA DA REGRA DE CONSTITUIÇÃO DA SPE PARA TODOS OS LICITANTES VENCEDORES, PRINCIPALMENTE SE FOR UM CONSÓRCIO.**

4.66- Não é exigida regra de constituição da SPE para todos os licitantes vencedores, principalmente se for um Consórcio (subitem 3.12).

**(67) O EDITAL NÃO ESTABELECE REGRA PARA SOLUCIONAR A POSSIBILIDADE DE MAIS DE UMA LICITANTE INDICAR O MESMO IMÓVEL.**

4.67- O Edital não estabelece regra para solucionar a possibilidade de mais de uma licitante indicar o mesmo imóvel dentre aqueles constantes do Anexo V (subitem 3.9.4.2), caso seja contratada (subitem 3.12.4).

**(68) FALTA DE EXIGÊNCIA DE CERTIFICAÇÃO DE TESTES DE SEGURANÇA WEB POR LABORATÓRIO OU INSTITUTO CREDENCIADO PELA SPTRANS OU LAUDO EMITIDO POR EMPRESA ESPECIALIZADA QUE ATESTE A SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO DA SOLUÇÃO.**

4.68- O Edital não exige certificação de Testes de Segurança Web por Laboratório ou Instituto credenciado pela SPTrans ou laudo emitido por empresa especializada que ateste a segurança da informação da solução (Subitem 3.22.2.5).

**(69) POSSIBILIDADE DE COMPROVAÇÃO DA INSCRIÇÃO NO CADASTRO DE CONTRIBUINTES ESTADUAL, CONFORME REDAÇÃO CONTIDA NO INCISO II DO ARTIGO 29 DA LEI FEDERAL Nº 8.999/93 E ARTIGO 37, INCISO II, DO DECRETO MUNICIPAL Nº 44.279/2003.**

4.69- No subitem 10.4.2 do Edital a possibilidade de comprovação da Inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual, conforme redação contida no inciso II do artigo 29 da Lei Federal nº 8.999/93 e artigo 37, inciso II, do Decreto Municipal nº 44.279/2003. (subitem 3.14.2).

**(70) FALTA DE JUSTIFICATIVA, POR PARTE DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE – SMT, DOS ÍNDICES DE CONSUMO DOS VEÍCULOS ADOTADOS COMO REFERÊNCIA NA MODELAGEM DOS CUSTOS VARIÁVEIS DO SISTEMA DE TRANSPORTE.**

4.70- Tendo em vista que quaisquer variações ou distorções nos índices adotados causam relevantes reflexos financeiros no custo total do sistema, entendemos não haver justificativa, por parte da SMT, dos índices de consumo dos veículos adotados como referência na modelagem dos custos variáveis do Sistema de Transporte (subitem 3.21.1.3).

**(71) FALTA DE CRITÉRIOS E REQUISITOS CLAROS PARA PEDIDOS DE**

## **EXCLUSÕES E INCLUSÕES DE LINHA PELA CONCESSIONÁRIA.**

4.71- Os contratos não preveem critérios e requisitos claros nos pedidos de exclusões e inclusões de linhas pela Concessionária, sem conter estudo com a população afetada e o modal a ser utilizado, bem como declaração dos poderes públicos (municipal ou estadual) comprovando a existência de linhas que atendam à população afetada (subitem 3.19.3).

### **III - DAS 19 (DEZENOVE) RECOMENDAÇÕES:**

(72) 4.72- Recomendamos que seja criada uma variável dependente do Fator de Disponibilidade de Frota, à exemplo da variável “K” dependente do ICVr, para compor a fórmula do Índice de Qualidade, bem como sejam aumentados os pesos das variáveis FDF, ICVr e Avaliação do IQT nos índices de desempenho e qualidade (subitem 3.12.6.1)

(73) 4.73- Recomendamos a retirada da parcela de produtividade do operador na fórmula de remuneração final, tendo em vista que os ganhos auferidos não são oriundos de esforço empresarial dos operadores, devendo, dessa forma, serem revertidos à cobertura do déficit do Sistema de Transporte, suportado pela dotação Compensações Tarifárias (subitem 3.12.6.2).

(74) 4.74- Devido às distorções provocadas pelos valores extremos do risco país, recomendamos a adoção da mediana como medida de tendência central caso se deseje adotar o período de 2002 a 2017, ou então que se utilize a média de um período mais curto, expurgando-se os valores extremos do início da amostra (subitem 3.20.3).

(75) 4.75- Recomendamos que a SMT refaça os cálculos do Estudo de Viabilidade Econômica e os fluxos de caixa com TIR e WACC em termos reais, apurando-se, por consequência, novos valores contratuais e novas tarifas de referência para cada lote, além de ser referência para novos estudos acerca do prazo da concessão (subitem 3.20.6).

(76) 4.76- Recomendamos que seja realizada a atualização/apropriação dos coeficientes de consumo a cada 4 anos, para melhor apuração dos custos incorridos com combustível, em oposição ao disposto no subitem 2.1.3.3 do Anexo 4.5 (subitem 3.21.1.3).

(77) 4.77- Entendemos cabível recomendação à SPTrans no sentido de mensurar os custos referentes à taxa de administração a partir da apropriação direta das despesas efetivamente incorridas, mediante a identificação e discriminação de todos os itens que compõem a taxa de administração, adotando um sistema/aplicativo confiável, no qual as informações fossem disponibilizadas diretamente pelas empresas operadoras (subitem 3.21.1.5).

(78) 4.78- Diante da complexidade dos elementos e critérios que ensejam a revisão ordinária quadrienal, recomendamos a previsão, no Edital e contrato, da realização de audiências públicas previamente à sua realização (subitem 3.24).

(79) 4.79- Recomendamos que se determine a inclusão da obrigatoriedade na utilização do SMGO para gestão operacional da frota pelos concessionários (subitem 3.22.2.2).

(80) 4.80- O Edital carece de itens que assegurem um padrão mínimo de qualidade de software. Recomendamos que tais requisitos sejam explicitados no Edital, em consonância com a lei 13.146 de 2015 e com a Orientação Técnica 008 do CMTIC (Conselho Municipal de Tecnologia da Informação e Comunicação) que estipula emprego dos padrões do W3C e do WCAG (subitem 3.22.2.6).

(81) 4.81- O Edital deve tornar mais claro o programa de treinamento, indicando a quantidade de cursos e sua natureza, bem como oferecer uma estimativa do quantitativo de profissionais que serão treinados (subitem 3.22.2.7).

(82) 4.82- O Edital precisa ser aperfeiçoado quanto às condições para a atualização dos equipamentos e softwares embarcados, evitando desequilíbrios e até a manipulação decorrentes do critério de emissão de versões que foi definido para servir como base para a atualização (subitem 3.22.3.1).

(83) 4.83- O Edital precisa estabelecer e considerar critérios legalmente compatíveis, diante da possibilidade de se gerar receita com a utilização de Vídeo on Demand (Vod), bem como na veiculação realizada pelo Painel Interno de Mensagens Variáveis dos ônibus (subitem 3.22.3.2).

(84) 4.84- A SMT/SPTrans deve informar e justificar a existência de linhas que apresentam acréscimo na extensão da viagem para um mesmo TP/TS (Terminal Principal/Terminal Secundário)

com acréscimo de baldeações, que representam oposição ao conceito de efetividade na racionalização do Sistema de Transporte Público (subitem 3.12.1).

(85) 4.85- Reavaliar as linhas propostas, bem como apresentar quadro com as extensões de todos os trechos de novas linhas que cobrirão as linhas suprimidas (subitem 3.12.1).

(86) 4.86- A Administração deve reavaliar os enquadramentos adotados para fins de aplicação das multas contratuais, em relação aos seguintes itens da Tabela de Eventos: AF-L03; AF-M04; AF-L06; AF-L07; AF-L08; e AF-M17; tendo em vista que representam aspectos relevantes na execução dos contratos (subitem 3.19.4-b).

(87) 4.87- Que nos procedimentos do Poder Concedente quanto à identificação e avaliação de passivos trabalhistas ou obrigações previdenciárias e do FGTS, também sejam consideradas as informações e/ou ressalvas que constarem nos relatórios dos auditores independentes (subitem 3.19.9).

(88) 4.88- Que as ressalvas nas demonstrações contábeis, consignadas por auditores independentes, quando relevantes, devem ser levadas em consideração pela Administração em suas análises dos indicadores econômico-financeiros, e se necessário solicitar esclarecimentos acerca delas (subitem 3.19.11).

(89) 4.89- Que a SMT elabore e divulgue documento com a consolidação das alterações efetuadas, discriminando os itens modificados com as respectivas alterações no novo Edital, proporcionando condições para o efetivo exercício dos controles externo e social (subitem 3.8).

(90) 4.90- Esclarecer as razões de não constar, na relação dos imóveis declarados de utilidade pública para desapropriação, as garagens e os pátios atualmente utilizados pelas antigas permissionárias operadoras do serviço de transporte coletivo que prestam serviços por meio de contratos emergenciais (subitem 3.12.4).

---

**I – COMUNICADO DE SUSPENSÃO DA CONCORRÊNCIA Nº 001/2015**

- DATA: 11 de novembro de 2015 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2231/15<sup>i</sup>

RESPOSTA DA SMT: 23 DE NOVEMBRO DE 2015

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 12 DIAS)**

**II - COMUNICADO DE SUSPENSÃO DA CONCORRÊNCIA Nº 002/2015**

- DATA: 12 de novembro de 2015 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2233/15<sup>i</sup>

RESPOSTA DA SMT: 23 DE NOVEMBRO DE 2015

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 11 DIAS\*)**

**III - COMUNICADO DE SUSPENSÃO DA CONCORRÊNCIA Nº 003/2015**

- DATA: 12 de novembro de 2015 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2235/15<sup>i</sup>

RESPOSTA DA SMT: (OF 004/15-SMTAJ.GL – fl 532): 23 DE NOVEMBRO DE 2015

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 11 DIAS\*)**

**IV - COMUNICADO DE REFERENDO PELO PLENO DO TCM DA SUSPENSÃO DAS CONCORRÊNCIAS NºS 001 – 002 E 003/2015**

- DATA: 26 de novembro de 2015 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2254/15<sup>i</sup>

RESPOSTA DA SMT: (OF 007/15-SMTAJ.G – fl 1272): 07 DE DEZEMBRO DE 2015

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 11 DIAS)**

**V – CIÊNCIA PARA A ORIGEM QUANTO AO PARECER TÉCNICO DA SFC**

- AO DATA: 17 de dezembro de 2015 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2278/15<sup>i</sup>

RESPOSTA DA SMT: 26 DE JANEIRO DE 2016

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 23 DIAS – a partir da volta do recesso)**

**VI - CIÊNCIA DO TEOR DO PARECER TÉCNICO DA SFC, SOBRE AS JUSTIFICATIVAS ENCAMINHADAS PELA SMT**

- DATA: 18 de dezembro de 2015 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2286/15<sup>i</sup> RESPOSTA DA SMT: 26 DE JANEIRO DE 2016 (OF 007/16-SMT.CEL – fls. 1414/1429)

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 23 DIAS\* – a partir da volta do recesso)**

**VII - CIÊNCIA DO TEOR DO PARECER TÉCNICO DA SFC, SOBRE AS JUSTIFICATIVAS ENCAMINHADAS PELA SMT**

- DATA: 18 de fevereiro de 2016 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2016/16<sup>i</sup> RESPOSTA DA SMT (OF 008/16-SMT.CEL – fl. 1501): 11 DE MARÇO DE 2016

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 22 DIAS)**

**VIII - CIÊNCIA DO TEOR DO PARECER TÉCNICO DA SFC, SOBRE AS JUSTIFICATIVAS ENCAMINHADAS PELA SMT**

- DATA: 18 de fevereiro de 2016 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2013/16<sup>i</sup> RESPOSTA DA SMT(OFF 009/16-SMT.CEL – fl 1602):: 11 DE MARÇO DE 2016

---

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 22 DIAS\*)**

**IX - CIÊNCIA DO TEOR DO PARECER TÉCNICO DA SFC, SOBRE AS JUSTIFICATIVAS ENCAMINHADAS PELA SMT**

- DATA: 05 de abril de 2016 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2031/16<sup>1</sup> RESPOSTA DA SMT (Ofício nº 010/16-SMT.CEL – fl. 1679)::  
Apresentada em 20/04/2016.

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 15 DIAS)**

**X - CIÊNCIA DO TEOR DO PARECER TÉCNICO DA SFC, SOBRE AS JUSTIFICATIVAS ENCAMINHADAS PELA SMT**

- DATA: 05 de abril de 2016 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2032/16<sup>1</sup> RESPOSTA DA SMT (Ofício nº 011/16-SMT.CEL – fl. 1713):  
Apresentada em 20/04/2016.

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 15 DIAS\*)**

**XI - CIÊNCIA DO TEOR DO PARECER TÉCNICO DA SFC, SOBRE AS JUSTIFICATIVAS ENCAMINHADAS PELA SMT**

- DATA: 10 de maio de 2016 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2044/16<sup>1</sup> RESPOSTA DA SMT (Ofício nº 062/16-SMT.ADJ.GAB – fl. 1751)::  
Apresentada em 16/05/2016.

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 6 DIAS)**

**XII – CIÊNCIA DO TEOR DO PARECER TÉCNICO DA SFC, SOBRE AS JUSTIFICATIVAS ENCAMINHADAS PELA SMT**

- DATA: 10 de maio de 2016 - OFÍCIO.GAB.EES Nº 2045/16<sup>1</sup>  
RESPOSTA DA SMT (OF 063/16-SMT.ADJ.GAB fl. 1773): Apresentada em 16/05/2016.

**(TEMPO DECORRIDO ENTRE OF TCM E RESPOSTA ORIGEM: 6 DIAS\*)**